SEÑOR PRESIDENTE.- Habiendo número, queda abierta la sesión.

(Es la hora 14 y 20 minutos)

- La Comisión de transporte y Obras Públicas del Senado le da la bienvenida a los representantes del Movimiento de Transportistas del Interior y les cede el uso de la palabra.

SEÑOR MARTINEZ.- Como sabemos que el tiempo de ustedes es importante y nosotros no nos caracterizamos por ser buenos oradores, hemos escrito un borrador con toda la problemática que afecta, fundamentalmente, a los transportistas del interior, por lo que, si no hay inconvenientes, pasaría a leerlo.

"Seguramente, el año 2002 quedará, para bien o para mal, en el recuerdo de una generación, como el año en que pasaron varias cosas, lamentablemente, muchas malas. Pero, como el tren de la historia no espera, tenemos que tratar de correr con nuestras fuerzas para tratar de alcanzarlos y tratar de ocupar el lugar que nos corresponde.

Hablando de historia y de transporte, podríamos decir que en el año 1995 ó 1996, sin saberlo, estábamos colocando la piedra fundamental en la unión del transporte con una movilización que, más allá del resultado, nos demostró que, todos juntos, podemos.

En todos los sectores es igual. En esos años se discutía si se aceptaba la inspección técnica vehicular o no. Hasta hoy, Brasil no la tiene y hace poco se dijo que a partir del 30 de julio no entraba ningún camión brasileño sin SUCTA. Alguien se olvidó de la fecha, pero no importa, todo sigue igual; y no es criticándonos que se soluciona, sino aportando ideas.

Más adelante, se forma una mesa intergremial de transporte que, aunque no tenía personería jurídica, funcionaba democráticamente con una representatividad que fue el orgullo de todos los transportistas del interior. Los había de todos los departamentos; había consenso; había unanimidad en que el sistema de tributación en el cual estaba el sector era, a decir de la mesa en reunión realizada en fecha 8 de agosto de 2000: "el sistema actual de tributación es el que ha arrastrado al transporte a la severa crisis de la que es imprescindible salir". O sea, la región había cambiado, la regionalización había llegado. Brasil, Argentina y Chile tributaban en forma variable a través de sus insumos, llámense combustibles o peajes.

No nos podemos engañar; nosotros somos poquitos y ellos son millones.

Llegamos al 20 de agosto del año 2000 convencidos de que la tributación a través del combustible o peaje era la solución definitiva para el sector.

Se aportaba con relación a lo que se trabajaba y se eliminaba la evasión en un 100%. Se bajaban los costos del Estado, ya que es un sistema que se regula solo; no precisa inspectores, ni camionetas, ni burocracia y le asegura al Ministerio de Economía y Finanzas la recaudación al contado, con cero evasión y cero morosidad. Hoy, miles de nuestros camiones han quedado en el camino en el MERCOSUR, por no funcionar así. ¿O no?

Lamentablemente, esa posición fue cambiada en forma vertiginosa y rápida y, sin más ni más, se le pusieron más globitos y adornos -algunos de ellos, con espinas muy punzantes- al actual árbol recaudatorio que se decía que no servía más. A todo esto, el tiempo pasa y soluciones mágicas reales no hay.

Estamos en un país que está estacionalizado y sin salida. Cualquier salida que se le encuentre, estamos hablando en castellano, estamos hablando de plata, y plata es lo que no hay. No tiene plata el sector. No tiene plata el Gobierno.

Debemos ser críticos pero también el momento histórico que vive el país nos dice que tenemos que ser muy creativos y no es presionando ni apedreando el rancho que las soluciones van a venir.

Hoy los transportistas del interior seguimos pensando igual que hace dos años o más. Lamentablemente, el despegue que se preveía para el segundo semestre del año 2000 no llegó: sequía, inundaciones, aftosa, caen Brasil y Argentina, hechos que, indudablemente, repercutieron en forma negativa en nuestro país.

Por todo eso es que decimos que lo que es bueno para el frío no puede ser bueno para el calor.

Hoy la situación tiene salida si somos prácticos, si damos un pasito, no importa si para adelante o para atrás, pero tenemos que hablar todos y no excluyendo a los que pensamos distinto. Pensamos distinto porque vivimos una realidad distinta. Somos zafrales, vivimos de lo que nos da la tierra, y cada vez se planta menos. ¿Sabían ustedes que se han perdido, en los últimos años, 75.450 viajes de arroz de 28 toneladas cada uno? ¿Sabían ustedes que se han perdido 54.000 viajes de lana, en los últimos cuatro años, de 20 toneladas cada uno? Pensamos, humildemente, que esta situación no se revierte poniendo más burocracia y más trabas a un sector que está en crisis. No somos ni nos creemos dueños de la verdad, pero tenemos derecho a ser escuchados como cualquiera. Estamos en el pico histórico de camiones de transporte internacional y transporte interno parados por falta de trabajo. Estamos en el pico histórico de camiones que están en trámite de ejecución judicial o remate. A muchos de los camioneros a los que se les está rematando los camiones, ¿no se les está quitando la libertad de trabajo? Esta misma libertad de trabajo se defendió cuando la renovación de la flota. No es haciendo caridad o exonerando en un cien por ciento que se revitaliza un sector. El transporte internacional perdió competitividad en la región. Si se le exonera en un cien por ciento, va a trabajar con todos los beneficios.

Pedimos que se aplace la aplicación del decreto que crea la profesionalidad Organo de Control y Guía de Carga, por entender que el país no está en un momento que permita absorber un cambio tributario que beneficie a unos pocos y perjudique a muchos."

Muchas gracias.

SEÑOR PLACERES.- Realmente, es claro que el transporte del interior es muy diferente al capitalino, tanto de exportación e importación en Canelones y Montevideo. De alguna manera, va teniendo un movimiento en el correr del año, sin grandes bajas y altas. Puede que tenga algún pico alto con las exportaciones.

De todos modos, el transporte del interior sólo vive de las zafras, ya sea de arroz, trigo, girasol, etcétera. Además, no tanto ahora pero sí en los últimos tiempos, esta actividad también se ha hecho zafral a nivel del ganado, a causa de la aftosa y otros males que han llegado. Debemos tener en cuenta que la gente del interior tiene otro mercado, que es muy diferente al de Montevideo.

Todo el transporte del país, unido, estaba y sigue estando de acuerdo en que tenemos que saber cuántos y quiénes somos, pero sin un costo muy pesado, que es lo que pensamos que se está dando con esto de llevarlo a la profesionalidad. En un principio, se pensó en conseguir algún puente de dinero con el Banco de Previsión Social, la banca privada y la Dirección General Impositiva, con la finalidad de que la agente arrancara a partir de cero y pudiera, con cuotas chicas, pagar todo lo atrasado. Realmente las circunstancias del país han cambiado con mucha rapidez, la iniciativa no se dio -no sabemos si se va a lograr- y hoy en día los transportistas no están en condiciones de registrarse. Esto es así, porque la gran mayoría -y casi todos los del interior- tienen alguna multa que no han podido pagar al Ministerio, así como también atrasos en el Banco de Previsión Social y en la Dirección General Impositiva. Todo esto se debió a las circunstancias que les impidieron seguir cumpliendo.

Hoy en día, creemos que el número de camiones sin registrar no debe ser menor a 8.000 ó 10.000. En consecuencia, lo que pensamos hace dos años ha cambiado y creemos que es necesario buscar una prórroga que dé un espacio de tiempo a partir del 1º de octubre, que es cuando se tendría que poner en función la nueva reglamentación de profesionalidad del transporte. De todos modos, si comenzara a regir, seguramente va a fracasar porque hay muy pocos camiones inscriptos, se va a dar una batalla campal y esto no va a servir para nadie.

Por todo esto, hemos venido a acompañar a esta gente del interior en los distintos contactos que se han hecho. El día lunes se mantuvo una entrevista con el señor Ministro, ayer concurrimos a la Cámara de Representantes y hoy estamos aquí, en el Senado, buscando un apoyo político para ver de qué manera se puede prorrogar, por un tiempo prudencial, todo este sistema que se pensaba aplicar, evitando consecuencias peores que las que tenemos. De esta forma, también se le estaría dando un espacio a la gente para que pudiera seguir comiendo para, luego, comenzar a pagarle al Estado, tal como corresponde.

Por otro lado, existían algunas ideas que podrían traer alguna solución. La primera era trasladar al combustible el pago de todo esto, como forma de evitar totalmente la evasión, porque se paga cuando se trabaja. Esto no funcionó en otro momento y no sabemos si hoy es viable. De todos modos, lo primero sería aplazar la aplicación de este sistema y luego seguiríamos conversando para ver si es más conveniente lo que estamos haciendo, es decir utilizar más camionetas, más inspectores y más burocracia, o aplicar en el combustible un porcentaje que se pagaría cada vez que cargamos. De esta forma, reitero, nadie podría evadir el impuesto.

SEÑOR MICHELINI.- Deseo plantear algunas preguntas y, a la vez, formular una reflexión. Aquí se han mencionado 75.450 viajes de arroz y 54.000 de lana, y me gustaría saber si estamos hablando de los últimos 4 años, en cada caso, y cuál sería el tonelaje.

Por otro lado, quisiera saber sobre qué total se ubicarían los 8.000 ó 10.000 camiones que están fuera de esto.

SEÑOR PLACERES.- Según una estimación hecha "grosso modo" con el señor Ministro -en realidad, personalmente no asistí a esa reunión pero sí quienes me acompañan- se podría hablar de 32.000 ó 33.000, de los cuales 5.000 ó 6.000 pueden estar parados por viejos o por rotos, lo que nos daría una cifra aproximada de 25.000. Sabemos que hoy llegaron al registro -dicho esto por el señor Ministro- 6.000 camiones. Hoy esto está paralizado porque la gente ya no está en condiciones de presentar certificados de caja para registrarse, y tampoco puede pagar las multas.

En cuanto a los viajes de arroz y de lana, cedería el uso de la palabra al señor Martínez.

SEÑOR MARTINEZ.- Lo que ha mencionado el señor Senador Michelini es la cantidad de viajes sumados en el transporte de arroz en los últimos cuatro años, o sea, a partir de 1998. Obtuvimos este dato de la Asociación de Cultivadores de Arroz y no responde a ningún cálculo estimado por alguna agremiación de camioneros o algo similar. Por lo tanto, descartamos que la información pueda ser tendenciosa porque, reitero, surge de la Asociación de Cultivadores de Arroz y se toma como referencia el año 1998 durante el cual se llegó a plantar el pico histórico de 206.000 hectáreas. Hoy, escasamente se podrá llegar a plantar la tercera parte de esa cantidad. En cuanto al tonelaje, la estimación se hace sobre un camión de carga de 28 toneladas.

En cuanto a la lana, el viaje está calculado en 20.000 kilos y, como sabemos el volumen que ella ocupa, la cuenta es fácil. Hay 12:000.000 de cabezas de oveja menos en el campo, lo que se debe dividir por 3 kilos de lana promedio. Quiere decir que hay menos producción y eso determina que, a un promedio de 3 kilos de lana por oveja y calculando cuatro zafras, tendríamos la cantidad de viajes de 20.000 kilos. No sé si de esta forma contesto las preguntas planteadas por el señor Senador Michelini.

SEÑOR MICHELINI.- El tema es que, independientemente de que se haga un esfuerzo para prorrogar esto -que creo ya no camina, porque los camiones no se están anotando- todo este sistema se armó en el año 2000 para un escenario económico incambiado, puesto que el precio del dólar se iba a situar más o menos como estaba, la situación argentina se mantendría y se suponía que la de Brasil no iba a sufrir mayor deterioro. Ahora bien; la realidad es mucho más rica: Brasil ha oscilado en forma permanente, Argentina se cayó y Uruguay, si no se cayó, tuvo un tropezón de aquellos.

Entonces, me da la impresión de que esto habría que mirarlo desde el vamos, de que se toma el transporte como algo separado de la producción, cuando en realidad habría que conectarlo. Ustedes hablan de incorporar todos los impuestos al gasoil para que no haya evasión; pero la hay porque si en Argentina o en Brasil el precio es más barato -porque nosotros seguimos aumentando los impuestos a los combustibles en general, como elemento de recaudación- notoriamente, va a haber un desvío de un porcentaje hacia esos países.

Por otra parte, en el transporte internacional tenemos un problema porque una parte del combustible se tendrá que cargar aquí -quiera o no el camionero- pero es difícil que un camión que venga de afuera lo haga.

Vuelvo a insistir, en que el tema del transporte debe formar parte de todo un sistema. Me gustaría -como dato para el futuro- saber cuánto se recauda por el transporte. No estoy hablando de lo que concretamente se recauda por gasoil -que si mañana queremos bajarlo, se perderá un poco- sino por los otros impuestos a que ustedes se referían. Dejo de lado lo referente a las patentes municipales, que no hace al tema nacional, aunque sé que para ustedes representa un costo importante. En definitiva, lo que quiero saber es de cuánto estamos hablando en términos de dólares hoy y no de los de antes del 20 de junio.

Me da la impresión de que aquí hay que ir a una discusión impositiva; pero quizá se puedan rebajar impuestos a la producción o a la exportación, pero también ello puede ocurrir en las diferentes fases. Por lo tanto, una cosa es tratar de que en octubre esto vaya para adelante y otra empezar a trabajar para que el transporte tenga, dentro de lo posible, cierta rentabilidad.

Obviamente que los controles son importantes, pero hasta ahora lo que se buscaba por este medio era, digamos, tirar para afuera todo lo informal. Si bien creo que es bueno que todo esté formalizado, tal vez los mecanismos tendrían que ir por otro camino para formalizar el sector o para que no haya una especie de desvío del comercio hacia la informalidad. Pero también esto debe hacerse para que el sistema productivo cuente con un transporte relativamente aceptable sin que se genere a los combustibles una carga de impuestos mayor, puesto que de lo contrario podría suceder que se desvíe parte del comercio del combustible fuera de fronteras, en particular, en un país que tiene muy cerca la frontera.

SEÑOR MARTA.- Si bien es cierto lo que señalaba el señor Senador Michelini, también lo es que la carga de impuestos que tiene el gasoil en el Uruguay es desusada en los países vecinos. Por lo tanto, el planteo que hacemos con respecto a la carga impositiva en el gasoil, no la inventamos nosotros. Eso sucede en casi todos los países desarrollados. Es imposible pensar que en Brasil o en Estados Unidos, por ejemplo, pueda haber inspectores en la calle controlando los camiones.

Insisto en que estamos pidiendo algo que no inventamos nosotros. Por lo tanto, hay que ajustar de un lado y del otro. Si bien es cierto que la carga impositiva del gasoil puede sobredimensionar el valor de este combustible, también lo es que nosotros lo pagamos muy caro -es excesivamente caro- y, por lo tanto, habría que buscar otra solución. Estamos dando los pasos iniciales para entre todos, gobernantes y gobernados, se pueda encontrar una solución para el país. Hablemos claramente: el Uruguay se está cayendo.

Como bien decía el señor Senador, somos una parte importantísima de la producción. ¿Por qué? Porque sin camiones no hay producción; pero sin producción tampoco puede haber camiones.

Era esto cuanto quería puntualizar.

SEÑOR MARTÍNEZ.- Para aclarar alguna de las preguntas del señor Senador Michelini, debo señalar que cuando decimos que lo que es bueno para el frío, no es bueno para el calor, nos referíamos, justamente, al escenario que él ha planteado.

En el año 2000, cuando se plantea lo del órgano de control, la guía, la profesionalización, las perspectivas del país eran muy otras. Lamentablemente sucedió todo lo contrario, y aclaro que el tema no pasa por echarle las culpas a nadie. Obviamente, nadie tiene la culpa de la sequía, de las inundaciones o de la fiebre aftosa. Por eso mismo decimos que todos debemos aportar, porque las cosas no se arreglan echando las culpas a Fulano, Mengano o Zutano. El tema es que el país sufrió fenómenos totalmente adversos y tenemos que sobreponernos todos juntos y no excluyendo gente, encasillando a los transportistas en camioneros de primera o de segunda o formales o ilegales. Creo que esa es una terminología que se está empleando que, de por sí, es un poco discriminatoria. Pensamos que en la cadena productiva del país se precisan todos los tipos de camiones; por ejemplo, los de punta, que son los que se dedican al transporte internacional que, por más que se surtan de gasoil en Brasil -si es que aquí se lleva toda la tributación al gasoil- no creo que eso produzca muchas variables. Sabemos que hoy prácticamente un 57 % del gasoil es impuestos. En Estados Unidos y en Europa la nafta y el gasoil tienen muy poca diferencia.

En consecuencia, este no es un tema que lo tengamos que dirimir nosotros y ni siquiera el propio Ministro de Transporte y Obras Públicas -el lunes tuvimos una entrevista con el ingeniero Cáceres, quien nos comunicó su opinión respecto a un aumento que pensamos no está muy lejos- sino exclusivamente el Ministerio de Economía y Finanzas, haciendo su aporte sobre cuánto sería la incidencia.

Todos sabemos que el Uruguay es un país que importa petróleo y que el precio del crudo en este momento, por los temas de público conocimiento, está sobrevaluado, ya que el precio real no podría estar por encima de U$S 17 ó U$S 18. Por otra parte, hace dos años se dijo que se tomaba como techo un precio de U$S 35 el barril y, también, que la tributación única en el gasoil no se concretaría -estoy hablando de dos años atrás- porque el combustible podía llegar a costar $ 7. Hoy prácticamente ronda en los $ 10 y ello no es culpa de los transportistas, ni de los ilegales, ni de los legales.

Repito que aquí el tema no pasa por echar la culpa a nadie, sino por sentarnos en torno a una mesa y ver cómo seguimos funcionando como país.

SEÑOR MICHELINI.- Me gustaría conocer el monto total que el Ministerio quiere transferir al gasoil, porque tengo la sensación de que -y seguimos con el tema fiscal- al final vamos a poner al gasoil una serie de impuestos que de otra forma son muy difíciles de cobrar y, como habrá un desvío de carga de combustible para la frontera, quizás el Estado termina recaudando lo mismo.

En consecuencia, quisiera saber cuánto perdería el Estado si se rebajan los impuestos o si no se transmiten nuevas cargas impositivas a los combustibles en la medida en que éstos ya son muy caros. Si el país sigue transitando el camino en el que todo lo que no recaude por un concepto, trate de obtenerlo de otro lado, y así sucesivamente, seguirá con un nivel de costo muy alto. Si asociamos esto a lo que debemos obtener por producción, quizás lleguemos a la conclusión de que con menos impuestos al transporte, sin trasladarlos a otro lado, tendremos menores costos para arrancar. Pero para ello, reitero, tenemos que ver cuánto es lo que el Ministerio de Transporte y Obras Públicas quiere trasladar de impuestos a los transportistas al gasoil para que la recaudación, supuestamente, no baje.

SEÑOR PLACERES.- Quiero hacer referencia a lo que manifestaba el señor Senador Michelini en cuanto al temor de que se produzca un desvío en la carga de combustible de los camiones uruguayos fuera del territorio nacional.

Al respecto debo decir que desde que Brasil comenzó con sus movimientos de moneda, se fue llegando a un nivel de precios tal, que en estos momentos es superior, tanto del lado brasileño, como del argentino, por lo que actualmente se da el caso de que muchos camiones vienen a cargar aquí. Se debe tener en cuenta, también, que en esos países no tienen crédito y acá, aunque sean créditos pequeños, tienen esa posibilidad y siempre están cargando combustible nacional.

SEÑOR PRESIDENTE.- Con relación a lo que se señalaba de prorrogar algunos pagos, debo decir que en el proyecto de ley de reactivación se estableció una disposición impositiva bastante importante, sin multas ni recargos. No sé si se está por aprobar en el día de hoy o ya fue aprobada, pero es un hecho que se va a concretar. No tengo el texto aquí presente, pero recuerdo que se establecían reducciones importantes en los pagos que se harían, reitero, sin multas ni recargos.

SEÑOR MARTA.- En cuanto a la recaudación impositiva a través del camión, sobre todo el del interior, quiero decir claramente que nuestra intención es instrumentarla por medio del gasoil para poder andar por la calle sin que nadie nos moleste. No es que no queramos pagar; queremos ser pagadores y, precisamente, por eso focalizamos la carga impositiva hacia ese punto. De otra manera, no vamos a pagar porque no hay trabajo. No es posible que el hecho de tener un camión se transforme -perdonen los señores Senadores si soy muy gráfico- en un cáncer terminal. Si no hay trabajo, de todos modos debo hacer los aportes mensuales y el hecho concreto es que no podré cumplir con ellos. Esto ha pasado desapercibido porque afortunadamente hasta ahora Uruguay nunca se había visto en la situación que está atravesando actualmente. No sé cuál es el camino para recaudar más, pero sí sé cómo tenemos que hacer para pagar: queremos aportar nuestra parte al país en crisis porque vivimos de él y somos uruguayos. Por lo tanto, de alguna manera tenemos que conjugar ideas para que esto salga adelante, pero no nos pueden cobrar lo que no podemos pagar porque no trabajamos, y no por mala voluntad. El trabajo se terminó y en el país en este momento no hay producción de nada.

Los señores Senadores saben mejor que nosotros algo que no queríamos mencionar, pero todos conocen que el país está totalmente paralizado y, por lo tanto, no puede haber cargas. No sé cuál será el punto final de todo esto, pero la disposición que menciona el señor Senador y que se ha aprobado puede traer grandes problemas, porque en determinado momento la gente que tiene que trabajar no va a poder hacerlo. Supongamos el caso -que no es el mío, porque ya soy viejo- de una persona joven con familia a la que no se le permite salir a trabajar. Realmente, no sé en qué puede terminar todo esto, pero vamos a tratar de limar las asperezas para que la situación no se transforme en algo que no debería existir. Todos tenemos que empujar el barco en forma conjunta y no cada cual por separado.

SEÑOR FERNANDEZ HUIDOBRO.- Pensaba efectuar algunos planteos que se me han ido aclarando con las preguntas que han hecho otros señores Senadores y con las intervenciones de nuestros invitados. Creo haber entendido las dificultades que veía el señor Senador Michelini si se aumentan con más impuestos los impuestos que ya existen para el gasoil y el riesgo consiguiente de evasión impositiva que se produciría si el combustible se va a comprar a otro lado. También se me ocurre pensar que el precio del gasoil aumenta para todos, no sólo para los transportistas, sino también para el que tiene un tractor o un auto.

Veo que el razonamiento del señor Marta es extremadamente contundente y de justicia indiscutible, porque si tengo un camión parado por asuntos ajenos a mi oficio de camionero -porque no hay trabajo- y me vienen a cobrar, me van a comer el camión con los impuestos en poco tiempo. Además, si no pagué, después cuando salga a la calle me van a parar y no me van a dejar trabajar. Es un mecanismo verdaderamente diabólico y perverso y habría que buscarle una solución.

Por otro lado, debe considerarse que el impuesto que se aplica al combustible es inevadible y lo pagan, tanto los que trabajan como los que no lo hacen. He escuchado este planteo también para el caso de las patentes municipales, ya que no se debería hacer pagar ese tributo al que no utiliza el vehículo, si el mismo está incluido en el combustible. Hay gente que puede tener un auto parado -porque no puede pagar el combustible- y, sin embargo, está pagando patente y seguro.

Hago esta intervención para ver si entendí bien el dilema o el intríngulis en el que estamos metidos, pero de todos modos comparto que hay que buscarle una solución.

Creo que el país cambió definitivamente y, tal como ya he señalado, hay un Uruguay que se fue definitivamente y que no vuelve más. No quiero decir con esto que el que va a venir sea peor, puede ser mejor, porque a veces las crisis dan oportunidades para cambiar vicios, no abusar más de ciertas cosas y comenzar a pensar prioritariamente en la producción. Por lo tanto, la política fiscal también debería pensarse desde ese ángulo, y aquí tenemos un ejemplo concreto.

SEÑORA POU.- Pido disculpas por haber llegado un poco tarde, pero justamente concurrimos a un evento organizado por algunas instituciones, cuyo título era: "Hacia a un nuevo sistema impositivo". Por supuesto que muchos de los temas que se han tratado aquí han estado presentes tanto en la mañana de ayer como en la de hoy. En estas reuniones han participado técnicos e integrantes de los distintos Partidos.

A modo de reflexión, y para poner en conocimiento de nuestros visitantes que se han tratado todos estos temas, diré que no se puede mirar sólo un vector de la actividad. Allí se nos decía -dentro de los aspectos que les puedo mencionar y en los que había unanimidad- que hay 19 impuestos en el país que conforman el 7% de la recaudación, mientras que los cinco restantes recaudan el 93%.

Una de las primeras propuestas que en general tenía bastante consenso era la de suprimir esos 19 impuestos para dar una señal en el sentido de destrabar al país. Estos impuestos no solamente le quitan dinero al contribuyente, sino que además le insumen mucho tiempo puesto que, muchas veces -como se ha dicho reiteradamente- se incurre en mora porque se ignora cómo, cuándo y dónde se deben abonar.

Quería compartir esta reflexión, en el sentido de que se está pensando en todos estos temas y que uno de los sectores más afectados es, justamente, el del transporte.

SEÑOR MARTINEZ.- Tratando de responder al señor Senador Fernández Huidobro, estamos en condiciones de referirnos al tema del arroz, que es el cultivo que más litros de gasoil consume por hectárea. En el día de hoy, la Asociación de Cultivadores de Arroz nos dio la cifra promedio de 300 litros por hectárea, más allá de que puede haber algún productor que, con un segundo levante eléctrico, tenga un costo relativamente inferior. En cuanto a los números, hace dos años se hablaba de 330 litros por hectárea y hoy

se maneja la cifra anteriormente citada. Sabemos también que en el cultivo de trigo se gastan 85 litros por hectárea y en el de la cebada 65.

No es que queramos ser facilistas; simplemente queremos ser realistas. Hemos hablado con los productores de arroz, quienes estarían de acuerdo en que, mediante un sistema de reintegro, se elimine esa cantidad de impuestos que mencionó la señora Senadora con un muy buen criterio. Por otra parte, casi todos los plantadores de arroz operan fundamentalmente con el Banco de la República Oriental del Uruguay. Entonces, verían como algo muy positivo que, de acuerdo con las hectáreas de arroz que cultiven, se les otorgue algún tipo de reintegro en litros o el equivalente en litros de gasoil. Adelantamos que al Gobierno, en cuanto al costo, no le representaría 300 litros de gasoil, sino 150, porque si estamos hablando de que el 50% del precio del gasoil es de impuestos, al Gobierno en realidad le estaría costando la mitad. Por ejemplo, en otros sectores rige la devolución de parte de los peajes al Ministerio de Transporte y Obras Públicas por su uso. Si lo trasladamos al sector arrocero, mediante un trámite interno del Banco, se podría hacer un reintegro que le estaría sirviendo al productor, pero entendemos que este no es un tema que tengamos que resolver nosotros, sino que es de la órbita del Ministerio de Economía y Finanzas, el que podría implementar un mecanismo para los distintos sectores. De todos modos, vemos con mucho agrado lo que planteó la señora Senadora Pou en el sentido de simplificar los impuestos.

Hace poco un transportista de Salto nos decía: "Yo me crié haciendo Banco de Previsión Social, Dirección General Impositiva, Bancos y no sé manejar un camión. Compadezco al que tenga que manejarlo y enfrentar lo mismo. Es imposible que pueda funcionar." Este es un ejemplo bien gráfico de lo que significa querer estar bien: o estamos bien o no trabajamos.

SEÑOR PLACERES.- Hoy en día vamos por tan mal camino que si un camionero está atrasado en las cuentas y deja de pagar, lo embargará la Caja de Jubilaciones o la Dirección General Impositiva y tendrá un juicio laboral con el chofer. Cuando se remata el camión -hoy se están rematando camiones de U$S 50.000 por U$S 10.000 ó U$S 12.000- si el dueño abandonó el juicio, el chofer le hará un juicio laboral y el dinero que se obtenga del remate será para éste.

SEÑOR MARTA.- La palabra "crisis", a mi juicio, se emplea mal. En el Uruguay, cuando nos referimos a ella lo hacemos de una forma depresiva, pero personalmente creo que "crisis" es otra cosa: significa renovarse, tener ideas, salir adelante.

SEÑOR PRESIDENTE.- Ha sido un placer recibirlos y esperamos que con un diálogo fecundo podamos llegar a alguna solución.

(Se retira de Sala la delegación del Movimiento de Transportistas del Interior)

SEÑOR MICHELINI.- Señor Presidente: quiero saber si hay algunas sugerencias en cuanto a qué trámite formal damos a este tema. Teniendo en cuenta que el 1º de octubre esta muy cerca, independientemente de que el señor Ministro haya anunciado de manera informal una postergación, me gustaría que en algún lugar esto quedara asentado, ya sea a través de una carta o de su presencia en esta Comisión.

SEÑORA POU.- Me parece que sería conveniente que el señor Ministro viniera y nos explicara la situación; en todo caso, podríamos enviarle la versión taquigráfica o hacerle una llamada telefónica. Digo esto porque, según ha dicho el señor Martínez, es firme la voluntad del Ministro en cuanto a la postergación.

SEÑOR MICHELINI.- Propongo a los miembros de la Comisión que enviemos una nota al señor Ministro, firmada por todos, expresando nuestro deseo de que esto se postergue. Entiendo que si esto no se soluciona, va a ser un problema que se agrega a todos los que hay; lo peor que podría suceder es que el transporte realice un paro.

SEÑOR PRESIDENTE.- Tengan en cuenta que la delegación que nos visitó en el día de hoy representa a un grupo de transportistas que, incluso, están separados del resto. En lo personal, debo decir que recibí una llamada de un integrante del otro sector de los transportistas que solicitó ser recibido por esta Comisión pero, en razón de que se estaba analizando la Rendición de Cuentas, más allá de nuestra voluntad, ello no fue posible.

SEÑOR MICHELINI.- Este grupo tiene un proyecto estructurado que implica también al resto de los transportistas, que abarca a más de 30.000 camiones, pero en realidad, hay 6.000 anotados, llegando en el mejor de los casos a 10.000. Por lo tanto, se va a suscitar un gran problema. Si esto no es así, que el Ministro nos informe en ese sentido. Entonces, a mi entender habría que postergar la fecha.

SEÑORA POU.- Habría que extender el plazo por 180 días más.

SEÑOR PRESIDENTE.- Quizás deberíamos sesionar el próximo miércoles, aunque no contemos con la información necesaria.

SEÑORA ARISMENDI.- Si juntamos todas las propuestas, podríamos en primer lugar enviar al señor Ministro la versión taquigráfica con una nota que diga que tenemos gran preocupación por este tema y que aspiramos a que se amplíen los plazos actuales para poner en práctica estas normas, en razón de la situación que vive el país. En segundo término, podríamos recibir el próximo miércoles al otro sector de los transportistas que había solicitado asistir a la Comisión; y, por último, solicitar al Ministro que nos mande una respuesta. Incluso, no tiene por qué asistir ya que puede mandar una nota diciendo qué es lo que se está haciendo a nivel del Ministerio. Otra opción podría ser que el señor Presidente de la Comisión realizara una llamada informal.

SEÑOR PRESIDENTE.- En definitiva, si todos están de acuerdo, enviaríamos la versión taquigráfica al señor Ministro con una nota solicitando, en lo posible, su presencia el próximo miércoles, en razón de que estamos corriendo con las fechas y de que queremos saber qué es lo que va a pasar. Pienso que eso sería lo más práctico. Esto no implica que también pueda hacer una llamada para conversar directamente con él y expresarle que algunos integrantes de la Comisión están preocupados por lo que va a pasar.

La Secretaría me consulta si el día miércoles recibiríamos a la intergremial, pero entiendo que primero deberíamos aclarar los temas con el señor Ministro, ya que si podemos hablar con él, nos va a dar las respuestas que necesitamos. En realidad, me interesa que todos los señores Senadores estén tranquilos en cuanto a las distintas posibilidades y no quiero obstruir ninguna.

SEÑORA ARISMENDI.- De todas maneras, si no me equivoco, no recibimos a la intergremial porque estábamos tratando la Rendición de Cuentas. Entonces, ya que estamos considerando estos temas -salvo que los señores Senadores tengan otras

actividades- el miércoles podríamos recibir a dicha delegación. Es claro que no la recibimos por el motivo mencionado y no porque no tuviéramos interés en escucharla.

SEÑOR PRESIDENTE.- Por lo tanto, si están de acuerdo, recibiríamos a la delegación de la intergremial en caso de no contar con la presencia del señor Ministro. Hay que tener en cuenta que la intergremial también está apremiada por las fechas.

SEÑOR RIESGO.- En mi opinión, el tema ya está laudado, pero obviamente no me voy a oponer a lo que plantean los demás miembros de la Comisión.

(Se suspende la toma de la versión taquigráfica)

(Es la hora 15 y 15 minutos)